

**DOI: 10.12731/2070-7568-2018-4-63-77****УДК 351.72**

## **ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ ПРИМЕНЕНИЯ МЕХАНИЗМА ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА В РЕАЛИЗАЦИИ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ПРОЕКТОВ**

***Иванов В.Ю.***

*В условиях сокращения расходов бюджета на приоритетные направления экономики государственно-частному партнерству принадлежит ключевая роль в контексте реализации инфраструктурных проектов как ключевому инструменту привлечения частных инвестиций и повышения качества оказываемых услуг населению.*

*Механизм государственно-частного партнерства в зарубежных странах реализуется достаточно давно и постоянно совершенствуется. Лидерами по развитию данной формы привлечения инвестиций в целях реализации инфраструктурных проектов являются: Великобритания, Франция, Германия и США. Для каждой из стран характерна своя специфика. Социально значимые проблемы с учетом растущих потребностей населения остаются приоритетными для механизма государственно-частного партнерства и адресованы в конкретную сферу (строительство и реконструкция дорог, образование, здравоохранение). Отличительная особенность взаимодействия государства и частных структур заключается в распределении рисков, возникающих в процессе разработки, реализации или функционирования проекта. Каждая страна отличается своими подходами и индивидуальностью в организации государственно-частного партнерства.*

***Цель*** – изучение зарубежного опыта механизма государственно-частного партнерства в реализации инфраструктурных проектов с позиции возможностей применения основных достижений зарубежной практики при совершенствовании взаимодействия государства и частного сектора в российских условиях.

**Метод или методология проведения работы:** методология исследования представлена сравнительным анализом, синтезом, табличным и графическим методами обработки и представления данных.

**Результаты:** сделан вывод, что каждой стране характерна отраслевая специфика при реализации инфраструктурных проектов. В США интерес в рамках данного механизма представляют автодороги, в Великобритании предпочтение отдается образованию и здравоохранению, в Германии – образованию, Италия, Канада и Франция активно используют данный механизм в сфере здравоохранения.

**Область применения результатов:** полученные результаты целесообразно рекомендовать органами законодательной и исполнительной власти Российской Федерации и ее субъектам при разработке государственных программ поддержки реализации инфраструктурных проектов посредством государственно-частного партнерства.

**Ключевые слова:** инфраструктурные проекты; инфраструктура; государственно-частное партнёрство; концессия; развитие.

## FOREIGN EXPERIENCE OF APPLICATION OF THE MECHANISM OF PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP IN INFRASTRUCTURE PROJECTS IMPLEMENTATION

*Ivanov V.Yu*

*In a climate of reducing budget expenditures on priority areas of the economy, public-private partnership plays a key role in the context of infrastructure projects implementation as a crucial tool to attract private investment and improve the quality of services provided to the population.*

*The mechanism of public-private partnership in foreign countries has been implemented for a long time and is constantly improving. The leaders in the development of this form of attracting investment for the*

*implementation of infrastructure projects are the UK, France, Germany and the United States. Each country has its own specifics. Socially important issues in view of the growing needs of the population remain a priority for the mechanism of public-private partnership and are directed to a specific area (construction and reconstruction of roads, education, and health). Outstanding feature of the interaction between the state and private structures is in the distribution of risks arising in the process of development, implementation or operation of the project. Each country has its own approaches and individuality in the arranging of public-private partnership.*

**Purpose** – study of foreign experience of the mechanism of public-private partnership in infrastructure projects implementation from the perspective of the application of the main achievements of foreign practice in improving the interaction of the state and the private sector in the Russian environment.

**Methodology** – the research methodology is presented by comparative analysis, synthesis, tabular and graphical methods of data processing and presentation.

**Results:** it is concluded that each country is characterized by sectorial specifics in the implementation of infrastructure projects. In the US, roads are of the main interest within this mechanism, in the UK education and health care are preferred, in Germany – education; Italy, Canada and France actively use the mechanism in the field of health care

**Practical implications:** the results should be recommended to the legislative and executive authorities of the Russian Federation and its subjects in the development of state programs to support the implementation of infrastructure projects through public-private partnership

**Keywords:** infrastructure projects; infrastructure; public-private partnership; BOT project; development.

## **Введение**

Задача развития инфраструктуры вышла на первый план в экономической политике России. Изменения социально-экономической жизни в целом, затрудняют качественное выполнение госу-

дарством общественно-значимых функций. Проблема привлечения инвестиций для реализации инфраструктурных проектов не является новой, но в условиях бюджетного дефицита на развитие данного направления, остается весьма острой. Сотрудничество государства и частных структур в контексте реализации масштабных и локальных задач социально-экономического развития осуществляется достаточно давно. Актуальность вопроса изучения зарубежного опыта применения механизма государственно-частного партнерства при реализации инфраструктурных проектов связана с возможностью поиска новых форм взаимодействия государства и частных структур, которые могут быть успешно внедрены в российских условиях.

Значительный вклад в теорию и практику развития государственно-частного партнерства внес Варнавский В.Г. [3,4]. Белюченко А.В., рассматривая зарубежный опыт реализации инфраструктурных проектов посредством механизма государственно-частного партнерства, подчеркивает высокую экономическую эффективность взаимодействия государства и частных структур в этом процессе [1]. Различные аспекты организационно-институциональных основ развития государственно-частного партнерства нашли свое отражение в трудах ученых: Болдырева А.Н., Гладова А.В., Исупова А.М., Мартышкина С.А., Прохорова Д.В., Тарасова А.В., Тюкавкина Н.М., Цлаф В.М. [2, 5]. Осипенко О.В., изучая мировой опыт реализации инфраструктурных проектов, выявляет основные направления частно-государственных проектов, классифицирует их виды и представляет механизм активизации частного сектора, цель которого заключается в вовлечении в значимые для государства (региона, муниципалитета) проекты [11]. Изучением вопросов организации государственно-частного партнерства в Германии занимались Левин И.Г., Оборина, Е.Д. Сухих, В.Д. Руденко, М.Н. [7, 12].

Труды этих авторов стали стимулом для изучения зарубежного опыта применения механизма государственно-частного партнерства в реализации инфраструктурных проектов с позиции адаптации в российских условиях.

Цель – изучить зарубежный опыт механизма государственно-частного партнерства в реализации инфраструктурных проектов с позиции возможностей применения основных достижений зарубежной практики при совершенствовании взаимодействия государства и частного сектора в российских условиях.

Достижение поставленной цели предопределило решение следующих задач: 1) уточнить понятие «государственно-частное партнерство» и «инфраструктурный проект»; 2) рассмотреть зарубежный опыт организации государственно-частного партнерства в странах – лидерах по развитию данной формы привлечения инвестиций в целях реализации инфраструктурных проектов; 3) представить возможности использования зарубежного опыта организации государственно-частного партнерства при реализации инфраструктурных проектов в российских условиях.

Особенностям применения механизма государственно-частного партнерства в реализации инфраструктурных проектов характерна своя специфика организации.

Несмотря на принятие официального Федерального закона «О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации», научная литература не содержит общепринятого определения «государственно-частное партнерство». Авторы выделяют различные аспекты в его толковании, внося свои коррективы в сущность и содержание. Обобщение научных теоретических трактовок относительно данного понятия позволяет сформулировать авторское видение, что государственно-частное партнерство – совокупность отношений, складывающихся между государством и частными структурами по вопросам реализации общественно- значимых проектов, направленных на решение масштабных и локальных задач социально-экономического развития. Сбалансированность интересов, права и обязательства сторон предопределяют возникновение таких отношений.

Под инфраструктурным проектом будем понимать комплекс взаимосвязанных и последовательных действий, в результате которых при заданных ограничениях временного и финансового характера,

а также требований к качеству поставленных результатов, достигаются поставленные цели (создание, модернизация или расширение объектов инфраструктуры).

*Великобритания.* Интересным является опыт реализации инфраструктурных проектов на основе государственно-частного партнерства в Великобритании. Так, в стране понятие «государственно-частное партнерство» (далее – ГЧП) идентично понятию «частная финансовая инициатива». Роль государства состояла в инициировании строительства объектов посредством обращения к частным лицам, причем стартовое финансирование таких заказов не осуществлялось.

После завершения строительства, частные структуры, эксплуатировавшие построенные ими объекты, получали от государства регулярные платежи, что позволило бизнесу извлекать относительно малорисковую ренту посредством государственных выплат. ГЧП приобрел свою популярность как эффективный механизм благодаря малому риску таких проектов и возможностью привлечения международных источников финансирования [12]. Далее механизм ГЧП постоянно совершенствовался, и проекты получили широкое распространение во многих сферах экономики. Реализация инфраструктурных проектов посредством механизма ГЧП осуществляется в таких сферах, как: образование, здравоохранение, транспортная инфраструктура и др. (рис. 1).

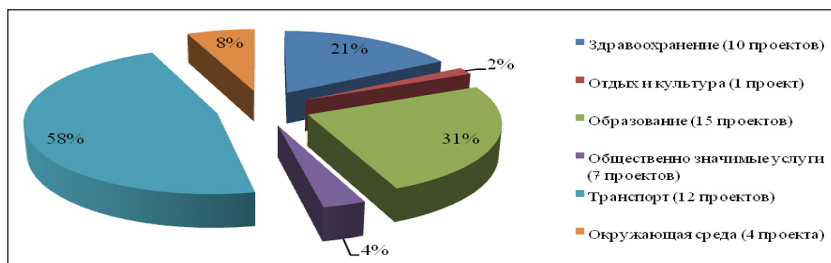


Рис. 1. Европейский рынок проектов ГЧП по отраслям в 2015, %

Местные органы власти наделены полномочиями в выборе частных структур для реализации проектов в процессе проведения конкурсных торгов.

В Великобритании органы государственной, в частности муниципальной власти, принимают активное участие в инфраструктурных проектах жилищно-коммунальной сферы, реализующиеся на принципах ГЧП через комплекс рекомендаций. Это: порядок доведения информации о проведении конкурсной процедуры потенциальным частным партнерам, информация о проектах, особенностях их реализации, финансовых характеристиках [1]. В стране осуществляется эффективный контроль за расходованием финансовых средств, вложенных государством в реализацию инфраструктурных проектов через механизм ГЧП. Такие проверки осуществляются независимыми органами (парламентскими комитетами, национальным финансово-ревизионным управлением).

*Франция.* Французская модель реализации инфраструктурных проектов через механизм ГЧП представлена государством, местными властями, а также интеграцией властных структур различных уровней. На местные органы государственной власти возложены обязанности организационного характера (проведение конкурсной процедуры или подписание договора) [2].

Принятие парламентского акта или национального постановления служит основой для ГЧП во Франции. Иностранные компании, деятельность которых осуществляется на принципах ГЧП, представлена и французскими компаниями, занимающие лидерские позиции. Французскими компаниями создана и активно развивается базовая модель концессии, т.н. «французская модель».

К особенностям данной модели относят: невозможность приватизации концессионером государственного (муниципального) имущества, которое передано в концессию. На концессионера возложены обязанности и по разработке самой концессии, и по реализации мероприятий, направленных на создание или модернизацию инфраструктурных объектов и их эксплуатацию (интегральный характер концессии). Несмотря на присутствие достаточного количества нормативных актов, регулирующих договоры ГЧП, понятие «договор государственно-частное партнерство» в них не зафиксировано. Реализация ГЧП во Франции реализуется в следующих формах

(таблица 1). Успешным примером реализации инфраструктурного проекта в контексте механизма ГЧП стало строительство Евротоннеля между Францией и Англией (объем финансирования – 10 млрд фунтов стерлингов (с учетом инфляции)). Главный подрядчик строительства тоннеля – англо-французский консорциум TransManche Link, включающий десять строительных компаний и пять инвестиционных банков обеих стран-участниц.

Таблица 1.

**Формы государственно-частного партнерства во Франции**

концессия	Концессионер (по поручению концедента) принимает участие в строительстве государственной инфраструктуры или оказывает общественные услуги; концессионер несет риски в процессе эксплуатации объекта. В качестве вознаграждения концессионер получает платежи от потребителей услуги (зачастую это государственное финансирование, в случае не превышения установленного коэффициента, который существенным образом может снизить частный риск)
подписание договора аренды	цель договора заключается в оказании общественной услуги («affermage»). Форма применяется в случае, если объект существует и подлежит эксплуатации с целью оказания общественной услуги. В данном случае договор аренды заключается в части эксплуатации и обслуживания инфраструктурного проекта.
договор о партнерстве	заключение такого проекта в любой сфере хозяйственно-экономической деятельности. Разделение рисков между органом государственной власти и бизнесом в лице частного партнера заложены в основу такой формы. Прописанные в договоре обязательства предопределяют финансовое обеспечение частного партнера и выплат со стороны государства. В договоре особое внимание уделено системе штрафов за полное или частичное невыполнение обязательств.

*США.* В США также успешно применяется механизм взаимодействия и взаимоотношений частных структур и государства. Если оценивать опыт США по развитию такого взаимодействия по привлечению инвестиций, необходимо отметить деятельность созданного в 2005 году Национального совета (The National Council for Public-Private Partnerships, NCPPP). Цель такого института – фор-



мирование условий, способствующих эффективному развитию ГЧП на федеральном, государственном и местных уровнях. По данным Национального совета, инфраструктурным проектам США через механизм ГЧП, насчитывается более 200 лет и около 1000 проектов эксплуатируются по настоящее время.

В США не существует федерального закона, регулирующего ГЧП. Многие штаты реализуют проекты с применением данной формы на основе существующих локальных нормативных правовых актов в конкретных отраслях. По статистике из 65 основных муниципальных услуг, предоставляемых населению в целях обеспечения потребностей, 23 приходится на частных партнеров. Этот инструмент с каждым годом развивается; является более эффективным по сравнению с традиционными методами осуществления инфраструктурных проектов [11]. Посредством механизма ГЧП реализуются инфраструктурные проекты в сфере образования, здравоохранения, жилищно-коммунального хозяйства. США является единственной страной, где проекты в сфере телекоммуникаций реализуются частными структурами, и одной из немногих стран, в которой отсутствуют государственные предприятия в области нефтяной, газовой и сталелитейной промышленности.

*Германия.* Банки Германии и другие финансовые учреждения являются активными участниками по вопросам развития ГЧП [7]. Немецкое законодательство признало необходимость наращивания потенциала данной формы привлечения инвестиций.

Отсутствие нормативно-правовых документов в сфере ГЧП предопределило принятие закона «Закон об ускорении реализации государственно-частных партнёрств и об улучшении общих правовых условий для них», которым были пересмотрены некоторые пункты налогового и бюджетного законодательства и нормы регулирования размещения государственных заказов и финансирования строительства автомобильных магистралей за счёт средств частных инвесторов [14, 15].

Реализация инфраструктурных проектов в Германии на основе ГЧП впервые осуществлялось в кооперативном строительстве. Через механизм ГЧП в сфере строительства автомобильных магистра-

лей возможно рефинансирование за счёт взимания платы за проезд не только в форме государственного сбора согласно положениям публичного права, но и взимание платы за проезд по нормам гражданского права.

В Германии вопросами развития ГЧП занимается развитая инфраструктура ГЧП-центров (оперативные группы развития ГЧП). Они реализуют проектную, координационную, консультационную, научно-методическую деятельность.

Центры присутствуют на уровне отдельных федеральных земель (оперативные группы развития ГЧП), а также на федеральном уровне.

Активный этап развития ГЧП приходится на 2002 год: были созданы ГЧП-центры практически во всех округах страны, принят упомянутый закон, открыта консалтинговая компания «Партнерства Германии».

Особенность реализации инфраструктурных проектов заключается в том, что объект ГЧП становится государственной собственностью, а на частные структуры возложена обязанность по обеспечению их полноценного состояния на определенный срок [8].

### **Заключение**

Изучение зарубежного опыта применения механизма ГЧП в контексте реализации инфраструктурных проектов позволило сделать вывод о специфических правовых особенностях порядка взаимодействия государства и частных структур в процессе привлечения инвестиций.

Согласие частных структур в части принятия на себя определенных рисков, связанных с решением крайне сложных задач, становится стартовым условием реализации инфраструктурных проектов на основе государственно-частного партнерства [5]. Важная составляющая при реализации инфраструктурных проектов заключается в структурировании связанных с ними рисков. Главной задачей при этом становится анализ, оценка и распределение их таким образом, чтобы угрозы для разработки, реализации и/или функционирования проекта были минимальными.

Представляет интерес опыт Германии по применению механизма государственно-частного партнерства в реализации инфраструктурных проектов.

Поскольку задача развития инфраструктуры вышла на первый план в экономической политике России, то необходимо формирование инфраструктуры, обеспечивающей согласованное и устойчивое развитие страны в целом. Таким примером выступают созданные ГЧП-центры в Германии. Интеграция такой деятельности формирует устойчивые связи между государством и частными структурами, координирует деятельность по реализации инфраструктурных проектов, обеспечивает развитие и модернизацию жизненно важных объектов инфраструктуры, активизирует привлечение частных структур в значимые для государства (региона, муниципалитета) проекты.

#### *Список литературы*

1. Белюченко А.В. Реализация инфраструктурных проектов: международный опыт и российская практика // Этап: экономическая теория, анализ, практика. 2011. №6. С. 95–100.
2. Болдырев А.Н. Государственно-частное партнерство: сущность, функции и мировая практика // Вестник Университета. 2018. №1. С. 14–19.
3. Варнавский В.Г. Государственно-частное партнерство: некоторые вопросы теории и практики // Мировая экономика и международные отношения. 2011. № 9. С. 41–50.
4. Варнавский В.Г. Управление государственно-частными партнерствами за рубежом // Вопросы государственного и муниципального управления. 2012. № 2. С. 134–147.
5. Гладов А.В., Исупов А.М., Мартышкин С.А., Прохоров Д.В., Тарасов А.В., Тюкавкин Н.М., Цлаф В.М. Зарубежный опыт реализации государственно-частного партнерства: общая характеристика и организационно-институциональные основы // Вестник Самарского государственного университета. 2008. №7(66). С. 36–55.
6. Крекотнев Р.Н. Государственно-частное партнерство: экономическая природа и принципы применения // Проблемы экономики и управления нефтегазовым комплексом. 2015. № 1. С. 21–27.

7. Левин И.Г. Поддержка государственно-частного партнерства – как это работает в Германии // Национальный Центр развития ГЧП. URL: [http:// http://pppcenter.ru/](http://pppcenter.ru/)
8. Манькова А.О. Международный опыт реализации проектов государственно-частного партнерства // Проблемы экономики и менеджмента. 2016. №10(62). С. 10–14.
9. Митрофанова И.В. Влияние фактора неопределенности на разработку и реализацию современных российских мегапроектов / И.В. Митрофанова, А.Б. Тлисов, А.Н. Жуков, Л.М. Шавтикова // Вестн. Волгогр. гос. ун-та. Сер. 3, Экон. Экол. 2016. № 3(36). С. 107–119.
10. Мошкова Л.Е. Взаимодействие бизнеса и власти: оценка возможности применения зарубежного опыта в российских условиях // Вестник Тверского государственного университета. Серия: Экономика и управление. 2014. № 3. С. 50–58.
11. Осипенко О.В. Частно-государственное партнерство – мировой опыт реализации инфраструктурных проектов. URL: <http://www.sworld.com.ua/index.php/ru/conference/the-content-of-conferences/archives-of-individual-conferences/june-2013>
12. Сухих В.Д., Руденко М.Н., Оборина Е.Д. Государственно-частное партнерство: опыт России и Германии // Вестник Пермского университета. 2013. №2(18). С. 32–35.
13. Appalachian Regional Commission. About ARC. URL: <https://www.arc.gov/about/index.asp>
14. Flyvbjerg B. How (In) accurate are Demand Forecasts in Public Works Projects. The Case of Transportation / B. Flyvbjerg, M.K. Skamris, S.L. Buhl // Journal of the Planning Association, 2005. no.2, pp. 131–146.
15. Gunton T. Megaprojects and Regional Development: Pathologies in Project Planning / T. Gunton // Regional Studies. The Journal of the Regional Studies Association, 2010, no.5, pp. 505–519.
16. Kasza A. Two Ends of a Stick? Regional Strategic Planning and Operational Programming in Poland in the Context of EU Membership / A. Kasza // Regional Studies: The Journal of the Regional Studies Association, 2009, no. 4, pp. 625–636.

### References

1. Belyuchenko A.V Realizaciya infrastrukturyh proektov: mezhdunarodnyy opyt i rossiyskaya praktika [Implementation of infrastructure projects: international experience and Russian practice]. *EHtap: ehkonomicheskaya teoriya, analiz, praktika* [Stage: economic theory, analysis, practice.], 2011, no. 6, pp. 95–100.
2. Boldyrev A.N. Gosudarstvenno-chastnoe partnerstvo: sushchnost', funktsii i mirovaya praktika [Public-private partnership: essence, functions and world practice]. *Vestnik Universiteta* [Bulletin of the University], 2018, no.1, pp. 14–19.
3. Varnavskiy V.G. Gosudarstvenno-chastnoe partnerstvo: nekotorye voprosy teorii i praktiki [Public-private partnership: some questions of the theory and practice]. *Mirovaya ehkonomika i mezhdunarodnye otnosheniya* [World economy and international relations], 2011, no.9, pp. 41–50.
4. Varnavskiy V.G. Upravlenie gosudarstvenno-chastnymi partnerstvami za rubezhom [Management of public-private partnerships abroad]. *Voprosy gosudarstvennogo i municipal'nogo upravleniya* [Questions of the public and municipal administration], 2012, no.2, pp. 134–147.
5. Gladov A.V., Isupov A.M., Martyshkin S.A., Prohorov D.V., Tarasov A.V., Tyukavkin N.M., Claf V.M. Zarubezhnyy opyt realizatsii gosudarstvenno- chastnogo partnerstva: obshchaya harakteristika i organizatsionno-institutsional'nye osnovy [Foreign experience of realization of the state private partnership: general characteristic and organizational and institutional bases]. *Vestnik Samarskogo gosudarstvennogo universiteta* [Bulletin of Samara State University], 2008, no.7(66), pp. 36–55.
6. Krekotnev R.N. Gosudarstvenno-chastnoe partnerstvo: ehkonomicheskaya priroda i principy primeneniya [Public-private partnership: economic nature and principles of application]. *Problemy ehkonomiki i upravleniya neftegazovym kompleksom* [Problems of economy and management of an oil and gas complex], 2015, no.1, pp. 21–27.
7. Levin I.G. Podderzhka gosudarstvenno-chastnogo partnerstva – kak ehto rabotaet v Germanii [Support of the state private partnership – as it works in Germany]. National Cent of development of the state private partnership. <http://pppcenter.ru/>

8. Man'kova A.O. Mezhdunarodnyj opyt realizacii proektov gosudarstvenno-chastnogo partnerstva [International experience of implementation of projects of public-private partnership]. *Problemy ehkonomiki i menedzhmenta* [Problems of economy and management], 2016, no.10(62), pp. 10–14.
9. Mitrofanova I.V., Tlisov A.B., Zhukov A.N., Shavtikova L.M. Vliyanie faktora neopredelennosti na razrabotku i realizaciyu sovremennyh rossijskih megaproektov [Influence of uncertainty factor on the development and implementation of modern Russian mega-projects]. *Vestnik Volgogradskogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya 3. Ehkonomika. Ehkologiya* [Bulletin of Volgograd State University. Series 3. Economy. Ecology], 2016, no.3(36), pp. 107–119.
10. Moshkova L.E. Vzaimodejstvie biznesa i vlasti: ocenka vozmozhnosti primeneniya zarubezhnogo opyta v rossijskih usloviyah [Interaction of business and power: assessment of a possibility of application of foreign experience in the Russian conditions]. *Vestnik Tverskogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya: Ehkonomika i upravlenie* [Bulletin of Tver State University. Series: Economy and management], 2014, no.3, pp. 50–58.
11. Osipenko O.V. *Chastno-gosudarstvennoe partnerstvo – mirovoj opyt realizacii infrastrukturyh proektov* [Public and private partnership – international experience of implementation of infrastructure projects]. <http://www.sworld.com.ua/index.php/ru/conference/the-content-of-conferences/archives-of-individual-conferences/june-2013>
12. Suhih V.D., Rudenko M.N., Oborina E.D. Gosudarstvenno-chastnoe partnerstvo: opyt Rossii i Germanii [Public-private partnership: experience of Russia and Germany]. *Vestnik Permskogo universiteta* [Bulletin of the Perm university.], 2013, no.2(18), pp. 32–35.
13. Appalachian Regional Commission. About ARC. <https://www.arc.gov/about/index.asp>
14. Flyvbjerg B. How (In) accurate are Demand Forecasts in Public Works Projects. The Case of Transportation / B. Flyvbjerg, M.K. Skamris, S.L. Buhl. *Journal of the Planning Association*, 2005. no.2, pp.131–146.
15. Gunton T. Megaprojects and Regional Development: Pathologies in Project Planning. *Regional Studies. The Journal of the Regional Studies Association*, 2010, no.5, pp. 505–519.

16. Kasza A. Two Ends of a Stick? Regional Strategic Planning and Operational Programming in Poland in the Context of EU Membership. *Regional Studies: The Journal of the Regional Studies Association*, 2009, no. 4, pp. 625–636.

### ДАННЫЕ ОБ АВТОРЕ

**Иванов Владимир Юрьевич**, доцент кафедры «Экономика, менеджмент и маркетинг», кандидат экономических наук, доцент *Рязанский институт (филиал) Федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Московский политехнический университет»* ул. Право-Лыбедская, 26/53, г. Рязань, 390000, Российская Федерация  
*ivu.iwanow@yandex.ru*

### DATA ABOUT THE AUTHOR

**Ivanov Vladimir Yuryevich**, Associate Professor «Economy, Management and Marketing», Candidate of Economic Sciences *Moscow Polytechnic University, Ryazan institute (branch)* 26/53, Pravo-Lybedskaya St., 390000, Russian Federation  
*ivu.iwanow@yandex.ru*  
SPIN-code: 80799555  
ORCID: 0000-0002-3486-4937